

WALZ

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

6. maj 2010*

I sag C-63/09,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Juzgado de lo Mercantil n^o 4 de Barcelona (Spanien) ved afgørelse af 20. januar 2009, indgået til Domstolen den 13. februar 2009, i sagen:

Axel Walz

mod

Clickair SA,

har

* Processprog: spansk.

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (refererende dommer) og D. Šváby,

generaladvokat: J. Mazák
justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 10. december 2009,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Axel Walz ved abogado J.-P. Mascaray Martí

— Clickair SA ved procuradora E. Rodés Casas og abogado I. Soca Torres

— Europa-Kommissionen ved L. Lozano Palacios og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 26. januar 2010,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets beslutning 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT L 194, s. 39, herefter »Montrealkonventionen«).

- 2 Anmodningen er blevet fremsat i forbindelse med en tvist mellem Axel Walz, der var passager hos luftfartsselskabet Clickair SA (herefter »Clickair«), og dette selskab vedrørende erstatning for bortkomst af indchecket bagage i forbindelse med en flyrejse foretaget med dette selskab.

Retsforskrifter

EU-retlige forskrifter

- 3 Artikel 1 i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT L 140, s. 2, herefter »forordning nr. 2027/97«), bestemmer:

»Denne forordning gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. [...]«

- 4 Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 bestemmer:

»Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

Montrealkonventionen

5 Det fremgår af tredje afsnit i præamblen til Montrealkonventionen, at de kontraherende stater »er klar over, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«.

6 Femte afsnit i præamblen har følgende ordlyd:

»[...] staternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international luftransport ved hjælp af en ny konvention er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås [...]«

7 Montrealkonventionens kapitel III har overskriften: »Luftfartselskabets erstatningsansvar og erstatningens omfang«.

8 Konventionens artikel 17 med overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst — Beskadigelse af bagage« bestemmer:

»1. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.

2. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indcheckede bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets forvaring. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt, i det omfang skaden skyldes bagagens egne fejl, mangler eller beskaffenhed. Drejer det sig om uchecket bagage, herunder personlige ejendele, er luftfartsselskabet ansvarligt, hvis skaden skyldes dets egne eller dets ansattes eller agenteres fejl.

[...]«

- 9 Konventionens artikel 22 fastsætter bestemmelser om »[e]rstatningsgrænser i forbindelse med forsinkelse, bagage og gods«:

»[...]

2. Ved bagagetransport er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 1 000 særlige trækingsrettigheder [SDR] for hver passager, medmindre passageren samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er luftfartsselskabet forpligtet til at udbetale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre det kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.

[...]«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 10 Den 14. april 2008 anlagde Axel Walz sag mod Clickair med påstand om, at selskabet skulle betale ham en erstatning for tab af bagage, der var indchecket i forbindelse med en flyrejse med dette flyselskab fra Barcelona (Spanien) til Porto (Porgugal).

- 11 Axel Walz har fremsat krav om en godtgørelse på 3 200 EUR, hvoraf 2 700 EUR svarer til værdien af den bortkomne bagage og 500 EUR til den ikke-økonomiske skade, han blev forvoldt ved dette tab.

- 12 Clickair bestred Axel Walz' krav, idet det bl.a. gjorde gældende, at den godtgørelse, der stilles krav om, overstiger grænsen for ansvar i tilfælde af tab af bagage på 1 000 SDR som fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2.

- 13 Eftersom tvisten vedrører betingelserne for gennemførelse af en flyrejse, der skulle gennemføres af et luftfartsselskab i Den Europæiske Union mellem to byer i forskellige medlemsstater, foretog Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona, der skal træffe afgørelse i sagen, anvendelse af forordning nr. 2027/97.

- 14 Den forelæggende ret har således bemærket, at for så vidt angår erstatningsansvaret for Den Europæiske Unions luftfartsselskaber i forbindelse med luftbefordring af passagerer og deres bagage på Unionens område gennemfører forordning nr. 2027/97 blot Montrealkonventionens bestemmelser. Den forelæggende ret er imidlertid i tvivl om fortolkningen af visse af konventionens bestemmelser, herunder artikel 22, stk. 2, der begrænser luftfartsselskabernes ansvar i tilfælde af bortkomst af bagage.

- 15 I denne forbindelse har den forelæggende ret henvist til retspraksis fra Audiencia Provincial de Barcelona. I en dom afsagt den 2. juli 2008 fastslog denne ret, at den overfor nævnte grænse ikke omfatter både økonomiske og ikke-økonomiske skader, idet økonomiske tab på den ene side er underlagt en grænse på 1 000 SDR, mens ikke-økonomiske skader på den anden side er underlagt en anden grænse ligeledes på 1 000 SDR, hvorfor der gælder en samlet grænse på 2 000 SDR.
- 16 Eftersom den forelæggende ret ikke er enig i denne fortolkning, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Omfatter den erstatningsansvarsbegrænsning, der er fastsat i artikel 22, stk. 2, i [Montrealkonventionen], såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade, der skyldes bortkomst af bagage?«

Om det præjudicielle spørgsmål

- 17 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om begrebet »skade«, som ligger til grund for Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, der begrænser luftfartsselskabernes ansvar for skade i tilfælde af bl.a. bortkomst af bagage, skal fortolkes således, at det omfatter såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade.
- 18 Det skal indledningsvis bemærkes, at for vidt angår Den Europæiske Unions luftfartsselskabers ansvar i forbindelse med luftransport af passagerer og deres bagage på Unionens område, gennemfører forordning nr. 2027/97, som finder anvendelse i

den foreliggende sag, Montrealkonventionens bestemmelser. Det fremgår navnlig af forordningens artikel 3, stk. 1, at Den Europæiske Unions luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar. Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret derfor en fortolkning af de relevante bestemmelser i denne konvention.

- 19 Montrealkonventionen, som blev undertegnet af Fællesskabet den 9. december 1999 med hjemmel i artikel 300, stk. 2, EF, blev godkendt på dets vegne ved beslutning 2001/539 og trådte for så vidt angår Fællesskabet i kraft den 28. juni 2004.

- 20 Eftersom konventionens bestemmelser fra datoen for dens ikrafttrædelse udgør en integrerende del af Unionens retsorden, har Domstolen kompetence til at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkning heraf (jf. analogt dom af 30.4.1974, sag 181/73, Hægeman, Sml. s. 449, præmis 2, 4 og 5, samt for så vidt angår Montrealkonventionen dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 36, og af 22.12.2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, præmis 28).

- 21 Da Montrealkonventionen ikke indeholder nogen definition af begreberne »skade« og »tab«, skal det indledningsvis understreges, at disse begreber, henset til formålet med konventionen, som er en samordning af reglerne om international lufttransport, skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning, selv om de anskues forskelligt i retsordenen i de stater, der har tiltrådt konventionen.

- 22 Under disse omstændigheder bør begreber som »skade« og »tab«, der er omfattet af en international konvention, fortolkes i medfør af de sædvaneregler for fortolkning af generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen.

- 23 I denne forbindelse præciseres det i artikel 31 i konventionen om traktatretten, undertegnet i Wien den 23. maj 1969, som kodificerer de generelle folkeretlige principper, at en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og under hensyn til dens hensigt og formål (jf. i denne retning bl.a. udtalelse 1/91 af 14.12.1991, Sml. I, s. 6079, punkt 14, samt dom af 1.7.1993, sag C-312/91, Metalsa, Sml. I, s. 3751, præmis 12, af 2.3.1999, sag C-416/96, Eddline El-Yassini, Sml. I, s. 1209, præmis 47, og af 20.11.2001, sag C-268/99, Jany m.fl., Sml. I, s. 8615, præmis 35).
- 24 Det skal for det første præciseres, at begrebet »skade«, der fremgår af såvel overskriften til kapitel III som af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, (o.a.: Udtrykket »skade« er ikke udtrykkeligt anført i den danske sprogversion, men kan forudsætningsvist indlæses) med henblik på en fortolkning af denne konvention skal anses for et synonym til »beskadigelse«, som fremgår af overskriften til konventionens artikel 17 og af artikel 17, stk. 2. Det fremgår nemlig af andre autentiske sprogversioner af Montrealkonventionen, at der er anvendt et lignende begreb (»daño« i den spanske version og »damage« i den engelske version), uden at der er foretaget nogen sondring ved oversættelsen af begreberne »préjudice« eller »dommage« i den franske version af konventionen. Selv om den russiske version af konventionen i lighed med den franske anvender to forskellige begreber, nemlig »вред« (skade) og »повреждение« (beskadigelse), skal disse to begreber, som har samme stamme, og som anvendes ens, ligeledes anses for synonymer med henblik på en fortolkning af denne konvention.
- 25 Hvad dernæst angår den sammenhæng, hvori begrebet »skade« er anvendt i Montrealkonventionens artikel 17, skal det, således som det allerede fremgår af denne doms præmis 24, understreges, at dette begreb ligeledes fremgår af selve overskriften til konventionens kapitel III, som omfatter den nævnte bestemmelse. Eftersom der ikke findes nogen indikationer for en modsat fortolkning i konventionen, må begrebet tillægges samme betydning i hele kapitlet.
- 26 Montrealkonventionens artikel 22, som er omfattet af kapitel III, og som dermed udgør en del af den relevante sammenhæng, begrænser luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse, hvilket indebærer, at karakteren af det tab, passageren har lidt, er uden betydning i denne forbindelse.

- 27 Med henblik på at præcisere den sædvanlige betydning, som skal tillægges ordene »skade« og »tab« i medfør af den fortolkningsregel, der er henvist til ovenfor i denne doms præmis 23, skal det endelig bemærkes, at der foreligger et skadesbegreb, som ikke har baggrund i en konvention, og som er fælles for alle discipliner inden for international ret. Artikel 31, stk. 2, i bestemmelserne om statsansvar for folkeretsstridige handlinger, som er udarbejdet af De Forenede Nationers Internationale Lovkommision, og som De Forenede Nationers Generalforsamling gentog i sin resolution 56/83 af 12. december 2001, har således følgende ordlyd: »Skaden omfatter ethvert tab, både økonomisk og ikke-økonomisk [...]«.
- 28 De to udlægninger af begrebet skade, således som de kommer til udtryk i den ovenfor nævnte bestemmelse, og som i denne forbindelse nærmere bestemt har til formål at kodificere det nuværende udviklingstrin af de generelle folkeretlige principper, kan, henset hertil, samlet set anses for et udtryk for den sædvanlige betydning, som dette begreb skal tillægges i international ret. Det skal derudover bemærkes, at der ikke findes nogen holdepunkter i Montrealkonventionen for at antage, at de kontraherende stater havde til hensigt inden for rammerne af en ordning med harmoniserede erstatningsregler indeholdt i lovgivningen om international luftfart at tillægge skadesbegrebet en særlig mening og dermed afvige fra dets sædvanlige betydning. Skadesbegrebet, således som det kan udledes af generelle folkeretlige principper, finder således i henhold til artikel 31, stk. 3, litra c), i konventionen om traktatretten anvendelse i forholdet mellem de kontraherende parter i Montrealkonventionen.
- 29 Heraf følger, at begreberne »skade« (o.a.: på fransk »préjudice«) og »tab« (o.a.: på fransk »dommage«) som omhandlet i kapitel III i Montrealkonventionen skal fortolkes således, at de omfatter såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade.
- 30 Denne konklusion understøttes desuden af de formål, som lå til grund for vedtagelsen af Montrealkonventionen.
- 31 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at idet de kontraherende stater ifølge tredje afsnit i præambelen til Montrealkonventionen »[var] klar over, at det er vigtigt at sikre

forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«, besluttede de at vedtage en ordning med et fuldstændigt erstatningsansvar for luftfartsselskaber.

- 32 Hvad nærmere bestemt angår skade, som er sket i forbindelse med ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indcheckede bagage, anses luftfartsselskabet for ansvarligt for disse skader i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, når »den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets forvaring«.
- 33 En sådan ordning med fuldstændigt erstatningsansvar indebærer imidlertid, således som det desuden fremgår af femte afsnit i præamblen til Montrealkonventionen, at der opretholdes en »rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser«, navnlig for så vidt angår luftfartsselskabernes og passagerernes interesser.
- 34 For at opretholde en sådan rimelig ligevægt besluttede de kontraherende stater, at man i visse situationer — navnlig som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse — begrænser luftfartsselskabernes erstatningsforpligtelse. Begrænsningen af erstatningen finder således anvendelse »pr. passager«.
- 35 Heraf følger, at i de forskellige situationer, hvor et luftfartsselskab anses for ansvarligt i henhold til kapitel III i Montrealkonventionen, følger det af den ovenfor nævnte »rimelig[e] ligevægt mellem de forskellige interesser«, at der foreligger klare grænser for godtgørelsen for den samlede skade, som hver passager har lidt i enhver af disse situationer, uafhængigt af karakteren af den skade, som den pågældende passager måtte have lidt.

- 36 En sådan begrænsning af erstatningen bevirker, at passagererne hurtigt og nemt kan opnå godtgørelse, uden at luftfartsselskaberne pålægges et uforholdsmæssigt tungt erstatningsansvar, som desuden ville være meget svært at fastlægge og beregne, og som ville kunne udgøre en hindring for eller endog lamme disse selskabers økonomiske virksomhed.
- 37 Heraf følger, at de forskellige grænser for erstatning, hvortil der er henvist i kapitel III i Montrealkonventionen, herunder dem, der følger af konventionens artikel 22, stk. 2, finder anvendelse på hele den forvoldte skade, uanset om skaden er økonomisk eller ikke-økonomisk.
- 38 Ifølge Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, har passageren desuden mulighed for at afgive en erklæring om særlig interesse samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet. Denne mulighed bekræfter, at den begrænsning af et luftfartsselskabs ansvar for skade i tilfælde af bortkomst af bagage, som følger af denne artikel, udgør en absolut afgrænsning i tilfælde af en manglende erklæring, som omfatter såvel ikke-økonomisk som økonomisk skade.
- 39 Herefter skal det forelagte spørgsmål besvares med, at begrebet »skade«, som ligger til grund for Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, der begrænser luftfartsselskabernes ansvar for skade i tilfælde af bl.a. bortkomst af bagage, skal fortolkes således, at det omfatter såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade.

Sagens omkostninger

- ⁴⁰ Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

Begrebet »skade«, som ligger til grund for artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, der begrænser luftfartsselskabernes ansvar for skade i tilfælde af bl.a. bortkomst af bagage, skal fortolkes således, at det omfatter såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade.

Underskrifter